

Ohne Tunnel nicht erreichbar

Stuttgart unterirdisch: Die Geschichte der Eisenbahntunnel (Folge 3)

Das unterirdische Stuttgart kennt fast niemand in seinen ganzen Ausmaßen. Dabei befindet sich unter der Landeshauptstadt ein weitverzweigtes Netz von Bauwerken, angefangen bei einem ausgedehnten Tunnelsystem über die riesige, auf 450 Kilometer Länge sogar begehbare Kanalisation bis hin zu Hunderten von Luftschutzstollen aus dem Zweiten Weltkrieg. Schon vor Jahrhunderten begannen die Stuttgarter mit den ersten Ausschachtungen unter der Erde. Heute ist das Tiefbauamt für alle Bauwerke im Untergrund zuständig. Folge 3 unserer Amtsblatt-Serie über das unterirdische Stuttgart befaßt sich mit der Geschichte der Eisenbahntunnel.



In diesem Jahr feiert die Eisenbahn in Baden-Württemberg ein Jubiläum. Genau zehn Jahre, nachdem der erste Eisenbahnzug, der legendäre „Adler“, von Nürnberg nach Fürth fuhr, begann auch im damaligen Königreich Württemberg das Zeitalter der Eisenbahn. Als erstes Teilstück der „Centralbahn“ Ludwigsburg-Esslingen-Ulm wurde am 22. Oktober 1845 die Strecke Cannstatt-Untertürkheim in Betrieb genommen. Ein großes Problem bei den Streckenplanungen waren die topographischen Verhältnisse des Landes. Ohne Tunnel ging nichts.

Dies betraf und betrifft insbesondere Stuttgart. Landschaftlich zwar wunderschön, stellt die Topographie der Landeshauptstadt den Verkehr, sei es Eisenbahn, Stadtbahn oder Auto, vor erhebliche Probleme. Mit der Eisenbahn ist Stuttgart von allen Seiten nur durch Tunnel zu erreichen. Deshalb gab es bereits um 1900 fünf Eisenbahntunnel.

Insgesamt ermöglichen heute folgende Tunnel den Bahnreisenden die Zufahrt zum Hauptbahnhof:

- der Rosensteintunnel (zwei Röhren)
- der Pragtunnel (zwei Röhren)
- der Kriegsbergtunnel
- der Hasenbergtunnel
- der Rohrer Tunnel (Berghautunnel)
- der Schnarrenbergtunnel.

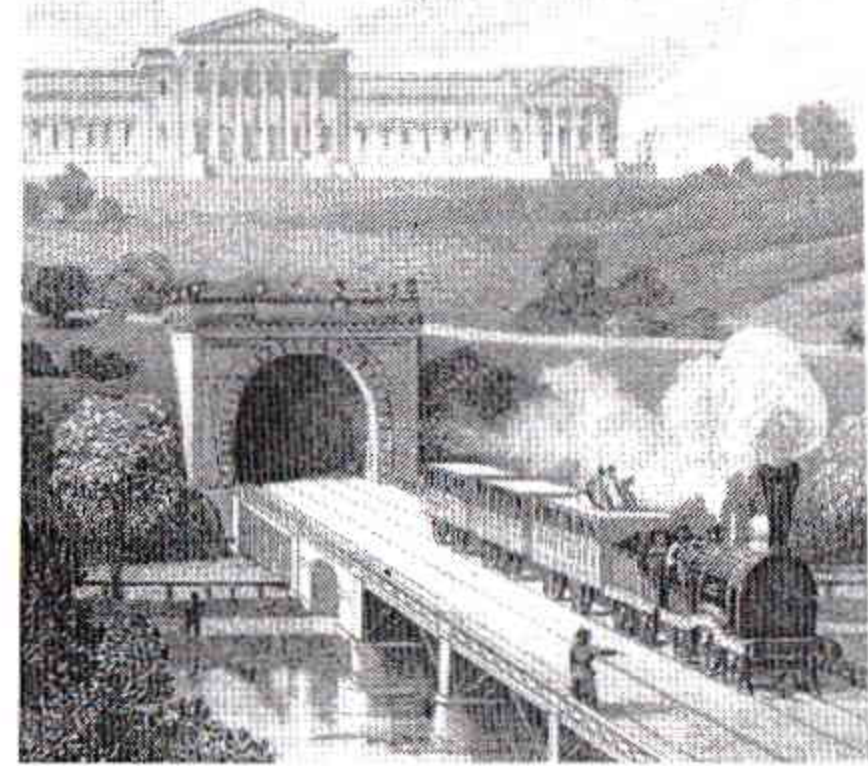
Der erste Eisenbahntunnel war der alte Rosensteintunnel. Man schrieb das Jahr 1842, als seine Majestät König Wilhelm zwischen drei Varianten, Stuttgart an das künftige Schienennetz anzuschließen, zu entscheiden hatte. Der Architekt und Eisenbahningenieur Karl Etzel setzte sich mit seinem Vorschlag durch. Er wollte den Rosenstein, vormals „Kahlenstein“, mittels eines 420 Meter langen Tunnels unterfahren. Tunnelachse und Längsachse des königlichen Landhauses sollten übereinstimmen. Die von Cannstatt her in sanftem Bogen auf den Tunnel zuführende Strecke würde das königliche Landhaus in seiner ganzen Schönheit darbieten, erläuterte Etzel dem König.

Trotz einer fünfmonatigen Zwangspause wegen eines Wassereintruchs unmittelbar unter dem Landhaus wurde der Tunnel nach zweijähriger Bauzeit 1844 fertiggestellt. Am 26. September 1846, des Königs Geburtstag, fuhr um 12.15 Uhr die erste Lok, von Cannstatt kommend, durch den neuen Tunnel in den Stuttgarter Bahnhof an der Bolzstraße ein.

Dieser erste Eisenbahntunnel in Stuttgart steht heute leer, denn der Bau des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs erforderte in den Jahren 1912/1913 eine neue Streckenführung mit zwei 371 Meter langen, neuen Tunnelröhren für den Bahnbetrieb. Der alte Rosensteintunnel diente in der Folgezeit als Luftschutzbunker und zur Champignonzucht. Auch als Sektkeller war er einmal vorgesehen.

Der 680 Meter lange Pragtunnel entstand in der Zeit von 1843 bis 1846 und ermöglichte den Eisenbahnverkehr in Richtung Norden. Durch das stark angestiegene Verkehrsaufkommen wurde bei diesem Tunnel jedoch eine weitere Röhre erforderlich, die in den Jahren 1908 bis 1910 hergestellt wurde. Beim Durchschlag rühmte man die Genauigkeit der Vermessung. Die Abweichungen betragen nur einen halben Zoll, das sind 1,43 Zentimeter. Die besonderen Probleme beim Bau des Pragtunnels ergaben sich infolge der Geologie, die eine ungemein starke Ausmauerung aus hartgebrannten Ziegelsteinen von nahezu einem Meter und unmittelbarem Anschluß an das Gebirge erforderten.

An nach Süden und Südwesten führenden Bahnen mangelte es trotz aller bisherigen Bauprojekte jedoch noch immer. Nach heftiger Kritik und zahlreichen Trassenvarianten genehmigte König Karl deshalb den Streckenverlauf Stuttgart-Freudenstadt am 20. November 1874. Wenig später begannen auch schon erste Grunderwerbungen für diese Bahnstrecke, die später die Gäubahn genannt wer-



Blick auf den alten Rosensteintunnel, der nach zweijähriger Bauzeit 1844 fertiggestellt wurde. Im Hintergrund das damalige Königliche Landhaus - heute Museum für Naturkunde. Foto: Stadtfarchi-

den sollte. Der Name leitet sich aus den Gäulandschaften, die die Bahn durchfährt, wie Korngäu, Oberes Gäu, Schlehen- und Heckengäu her. Am 1. September 1879 war es dann soweit: Die Gäubahn wurde eröffnet und schlängelt sich seither an den Weinberghalden des Stuttgarter Talkessels hinauf und bietet herrliche Ausblicke auf die Stadt.

Die schwierigen Tunnelbauprojekte auf dieser Strecke wurden alle im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts begonnen. So baute man in den Jahren 1875 und 1876 den 579 Meter langen Kriegsbergtunnel durch den Gipskeuper, ein Gestein, dessen Volumen sich in Verbindung mit Wasser stark ausdehnt und dadurch erhebliche Gebirgsdrücke auf das Bauwerk erzeugt. Noch heute bereitet dies der Bahn Probleme, denn immer wieder muß der Tunnel nachgebessert werden. Damals arbeiteten 500 Männer mit Spitzhacke und Meißel und trugen das Ausbruchmaterial in Körben aus dem Tunnel. Ein Arbeiter verdiente zwei Mark täglich. Der Tunnel kostete etwa 700 000 Mark.

Hinter dem inzwischen aufgegebenen Westbahnhof fährt die Bahn durch den 258 Meter langen Hasenbergtunnel (1877 bis 1879). Unmittelbar an der Gemarkungsgrenze zwischen Stuttgart und Böblingen fährt die Gäubahn nochmals durch einen Tunnel, den 200 Meter langen Berghautunnel (1877 bis 1879), auch Rohrer Tunnel genannt. Über ihm liegen die Autobahn und die Schönbuschstraße.

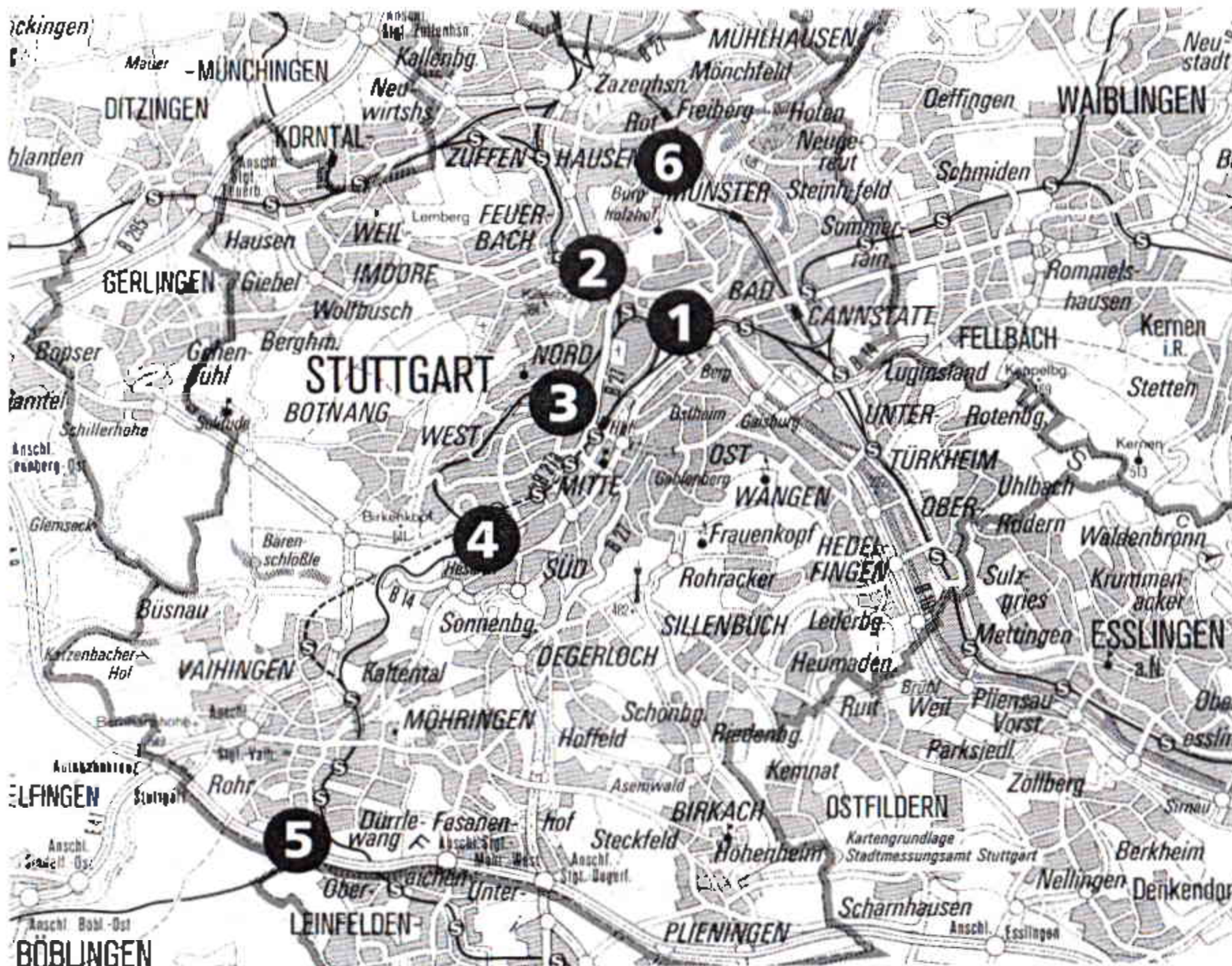
Drei der Eisenbahntunnel werden heute auch von der S-Bahn genutzt, und zwar der Rosensteintunnel, der Pragtunnel und der Rohrer Tunnel.

Wenn das Projekt Stuttgart 21 verwirklicht wird, nimmt die Bedeutung der alten Eisenbahntunnel allerdings ab. Der Fern- und Regionalverkehr wird dann durch neu herzustellende Tunnelstrecken großen Ausmaßes mit einer anderen Streckenführung zum Hauptbahnhof gelangen. Die Gäubahnstrecke wird man dann wohl ganz aufgeben.

Tag der offenen Tür

Am Samstag, 24. Juni, ist es für die Bewohner des Stuttgarter Ostens endlich soweit: ihre Stadtteilbücherei in der Schönbühlstraße 88 wird um 11.45 Uhr von Bürgermeister Dr. Wolfgang Schuster nach umfassender Renovierung wieder der Öffentlichkeit übergeben. Von 10 bis 17 Uhr kann das innen und außen neue „Outfit“ der Bücherei besichtigt und gefeiert werden. Von Bücherflohmarkt und Bilderbuchkino über Jazz und Musicalmelodien bis zu Zauberei reicht das Programm.

Seit Oktober letzten Jahres waren Handwerker fleißig, um einen umfangreichen Katalog von Sanierungs- und Umbaumaßnahmen zu realisieren. Das war dringend notwendig geworden, weil der Wind durch die undichten Fenster pfiiff und Regenwasser in Regale lief. In neun Monaten wurden nun neue Fenster eingebaut, die Fassade renoviert, der gesamte Eingangsbereich neu gestaltet und die Stadtteilbücherei auch innen komplett modernisiert. Alle Bürgerinnen und Bürger sind herzlich dazu eingeladen, sich selbst ein Bild von ihrer erneuerten, attraktiven Bücherei zu machen.



Der Plan gibt einen Überblick über die Lage der einzelnen Eisenbahntunnel: 1) Rosensteintunnel, 2) Pragtunnel, 3) Kriegsbergtunnel, 4) Hasenbergtunnel, 5) Rohrer Tunnel (Berghautunnel), 6) Schnarrenbergtunnel. Karte: Stadtmessungsamt